# CENTRO-OESTE revista 19

OUT/NOV 1986 Cz$10,00

Revista mensal da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIARIO DE BRASILIA - C.P. 07-0656 - 70.359 - Brasilia - DF

## DISCUTA E VOTE. NADA FOI DECIDIDO

Erramos, na convocação da Assembléia Geral da SMFB, quando dissemos que a reunião seria, "em segunda e última chamada", às tantas horas... Erramos devido à pressa -- e, mesmo assim, não conseguimos mandar a convocação em tempo hábil.

Entendemos que o caso do CO não será decidido enquanto não tivermos dado tempo suficiente para discussão de todos os aspectos, enquanto os sócios de fora de Brasília não tiverem um retorno do que está sendo discutido e, por sua vez, votarem.

Estão em votação:

1) Proposta do companheiro José Alberto: o nome "CENTRO-OESTE" pertence e deve ficar com a SMFB, para uso em seus comunicados eventuais; todo estoque de boletins e revistas com os nomes da SMFB e CENTRO-OESTE devem permanecer com o clube, para evitar que o nome da SMFB seja envolvido com os negócios da microempresa editora.

2) Proposta do Editor: a microempresa devolve à SMFB 75% de todas as Taxas Trimestrais pagas após a elevação para Cz$ 50,00 (doação da microempresa ao clube), considerando que todo o restante dos recursos utilizados até agora é fruto do trabalho específico do próprio CO; cada sócio recebe uma assinatura, gratuita e automática, por 6 edições, a partir do último trimestre em dia, passado, atual ou futuro, na época da criação da microempresa; a SMFB reconhece que a microempresa CO é de interesse para o desenvolvimento do hobby (objetivo também da SMFB, conforme o Estatuto) e cede-lhe, em doação, o estoque de boletins e revistas existente.

O José Alberto argumenta que o nome "CENTRO-OESTE" está intimamente associado ao clube, junto aos modelistas de todo País, e que não seria correto uma microempresa vender algo com o nome da SMFB.

O Editor argumenta que, pelo contrário, o nome está intimamente associado à publicação; que não há nenhum problema no "envolvimento" do nome da SMFB com a publicação que projetou o clube a nível nacional; e que esta é uma ótima oportunidade para o clube demonstrar visão, apoiando (e não apenas pedindo apoio) uma iniciativa em favor do hobby.

Em diversas ocasiões ficou demonstrado que a vida profissional, problemas familiares e outros dificultam e impossibilitam o estabelecimento (pela SMFB, em grupo) de qualquer esquema para atendimento às pessoas que desejarem adquirir a coleção completa do CO. Já o Editor tem demonstrado que, com todas as dificuldades e problemas, pode prestar esse atendimento regularmente.

Por que fechar o acesso dos modelistas à coleção completa do CO?

Por que fazer o CO recomeçar do zero, se isso não trará nenhum benefício à SMFB?

## SOCIOS

"Estou plenamente de acordo com os procedimentos para transformação do CO em uma microempresa. Acredito sinceramente que este passo poderá ser decisivo para a maturação de um veículo de comunicação indispensável a todos nós ferreomodelistas, bem como à divulgação de eventos e cultura ferroviária em geral. Desde já, espero que este seja um momento decisivo para a CO poder vir a ser no futuro "a" revista brasileira de ferreomodelismo" (Eduardo J. de J. Coelho, sócio, Rio - RJ).

"Estou de pleno acordo com a transformação do boletim em revista, o que representa um grande passo para o nosso hobby, que não dispõe de divulgação própria. Felicito-o pela grande idéia, pois não poderíamos continuar no amadorismo. Sugiro que com a revista, possa conseguir espaço para a divulgação de fotos com o histórico das locomotivas que trafegaram e levaram progresso ao nosso País" (Milton D. de Souza, sócio, Niterói - RJ).

"Venho de livre e espontânea vontade, como sócio dessa entidade, autorizar V.S. a repassar toda minha contribuição à microempresa editora, e também aproveitar a oportunidade para votar a favor de todas as decisões tomadas na Assembléia Geral de 8 de setembro passado. Gostaria de manter minha assinatura da nova revista e sócio da SMFB" (Carlos A. Missaglia, sócio, Moji Mirim - SP).

"Estou de pleno acordo na transformação do CO em revista, ainda que sejam majorados os preços, porque temos necessidade de um órgão divulgador para os hobbistas deste Brasil. Gostaria que me fosse esclarecido se, como sócio, terei direito ao boletim e à revista, ou só à revista, ou só ao boletim. Eu já tinha comentado com o Irandir que a CO não poderia ficar mais restrito ao tamanho que era. De uma hora para outra, teria que expandir. E é o que está acontecendo, graças a Deus" (Emílio Pina, sócio, Belém - PA).

Pela proposta do Editor, cada sócio receberá 6 exemplares da revista, a contar do último trimestre pago até a data da transformação. Como o amigo já está quite com o clube até set/87, isso significa: todas as revistas até lá, e mais 6. O boletim foi substituído pela revista.

"Com relação à mudança do boletim em revista e criação de uma microempresa para publicação da mesma, Ok, voto a favor. Acho que tudo é válido, desde que não fiquemos sem o CO. Peço apenas que me avise quando devo remeter o numerário para cobrir minha assinatura, assim como número da conta, banco etc." (Gilberto Concli, sócio, Gramado - RS).

Quando a microempresa for finalmente criada, a

referência /SOC, em sua etiqueta de endereçamento, será trocada por uma referência /20, ou /21 etc., indicando o primeiro exemplar dos 6 a que terá direito automaticamente, conforme o último trimestre pago ao clube (atrasado ou adiantado, não importa), até aquela data. Assim, não haverá risco de nenhum sócio ser subitamente "cortado". Afinal, os sócios investiram pesado para tornar o CO possível, antes de atingirmos um nível de auto-sustentação.

DIRETORIA - Com a presença do Ricardo, José Alberto, Luiz Alberto, Paulo Py, Adão, José Carlos, Luiz Mendes e Flávio, foi reeleito Presidente o Luiz Mendes. Para o Conselho Fiscal, reelegemos o Ricardo e o Wilson, elegendo também o Gilberto Coutinho. Os demais diretores, nomeados pelo Presidente, são: José Carlos (Administrativo); Adão (Tecnico); Luiz Alberto (Financeiro); José Alberto (de Sede); e Flávio (Relações Publicas).

FERREO-OESTE - A realização da II Feira de Ferreomodelismo do Centro-Oeste ficou adiada indefinidamente, devido à consideração levantada por alguns sócios, de que poderia dar uma idéia de "comércio", ligada ao clube.

CORES - Foi para os assinantes do IF uma belíssima surpresa, receber o número 40 com capa a cores, mostrando uma G-12 nas cores da Mogiana e uma U-20C na antiga cor azul da Fepasa.

E nós, na gráfica, tivemos outra surpresa ainda maior, ao recebermos os orçamentos para formato revista (tipo EM) e capa a cores.

Por 12 páginas tamanho ofício, pagaremos tanto quanto por 24 em 1/2 ofício (lógico). Mas não há um tamanho intermediário -- nesse caso pagaremos pelo tamanho imediatamente maior (ofício), com todo desperdício que isso significa, em termos de fotolito, chapa e papel.

Não nos parece vantagem fazer 12 páginas com o dobro do tamanho. Parece ser mais prático passar a 24 no tamanho atual, depois 28 etc.

Estamos insistindo mais uma vez no tamanho de letra, tentando torná-las menos "borradas", antes de tentar outra alternativa que não signifique diminuir a quantidade de matérias.

Quanto às cores... Bem, o custo equivale a tirar todas as demais fotos preto e branco, só para fazer uma bela capa. Ou reduzir o número de páginas que já conseguimos alcançar.

Parece muito melhor continuar aumentando o número de páginas e de fotos preto e branco, deixando a capa a cores para o futuro.

Talvez não demore tanto assim.

## MINAS GERAIS

"Durante as férias, Alberto e eu estivemos visitando o clube de ferreomodelismo de Belo Horizonte (AMF - Associação Mineira de Ferreomodelismo), onde tivemos uma acolhida muito boa. O pessoal de lá é muito bom e estão realizando um trabalho espetacular. Os "mineiros" fizeram grandes elogios ao trabalho do CO, o que vem mais uma vez comprovar a utilidade da publicação" (Fabio Dardes, SP / SP).

Recebemos através do Adão (Goiânia - GO) fotos coloridas da maquete da AMF, demonstrando o nível excelente do trabalho. Infelizmente, as fotos não têm qualidade para impressão.

Queremos registrar também o "pacote" de assinaturas feitas pelos últimos diretores da AMF que ainda não eram assinantes. Isso aumenta ainda mais a nossa responsabilidade. Mas não esqueçam que o CO está aberto também às notícias de BH...

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos a compreensão dos amigos revendedores que colaboraram com o aumento do espaço colocado à disposição do leitor, seja reduzindo o tamanho de seus anúncios, seja aumentando financeiramente sua participação no custo total da revista.

Pedimos desculpas, caso algum anúncio confirmado após 20/10/86 não tenha entrado nesta edição. Devido aos atrasos na gráfica, na fase de envelopamento, etiquetamento, correios etc., precisamos fechar a edição rigorosamente no prazo, evitando atrasos ainda maiores.

## ATRASOS

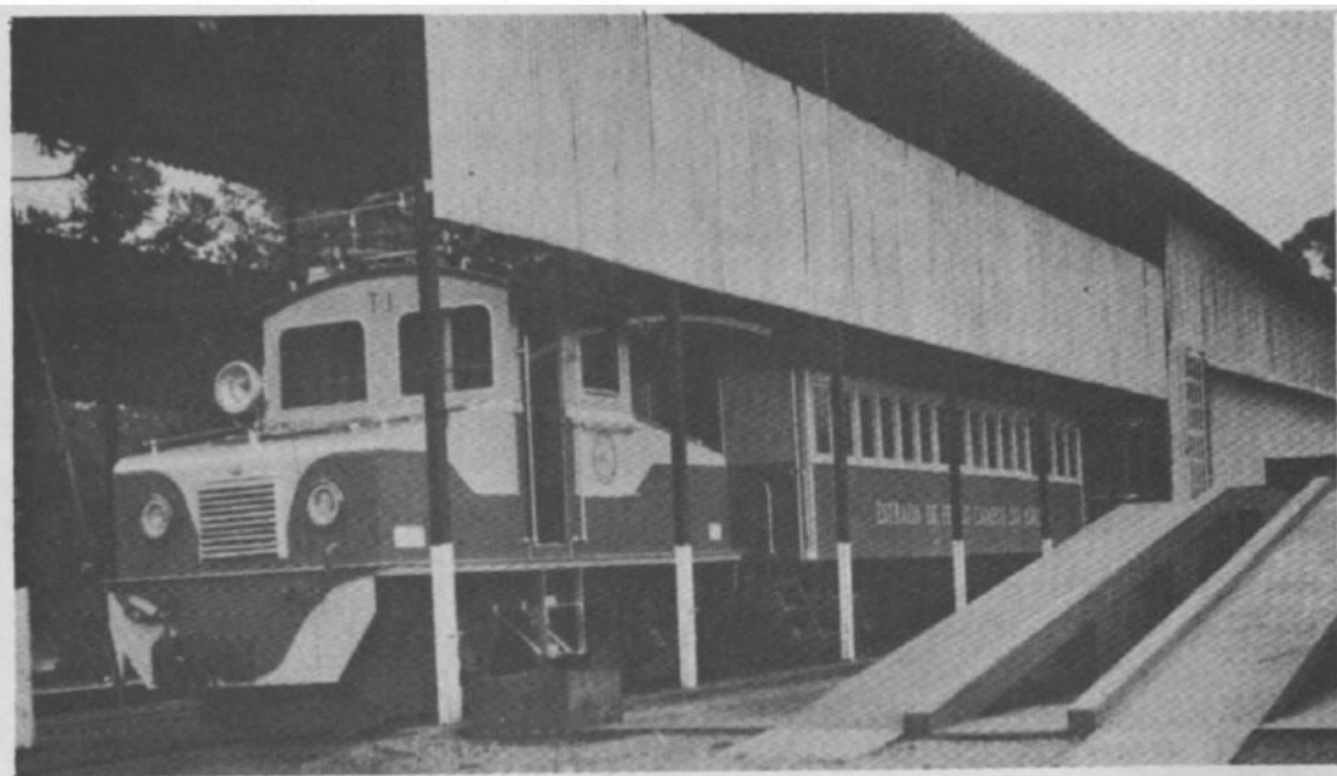
Os atrasos cada vez mais frequentes do CO e da correspondência não têm nenhuma relação com problemas financeiros, pois sempre tivemos cuidado em prevê-los e solucioná-los a tempo.

GRAFICA - O CO 18 ficou 14 dias na fila, como nos foi explicado, devido ao acúmulo de trabalho provocado pela campanha eleitoral.

COMPUTADOR - Neste mês, a edição foi muito acelerada, mas a parte "administrativa" ainda continua um tanto quanto enrolada.

SOBRECARGA - Ja não há como continuar duvidando. A sobrecarga de trabalho no "ganha-pão" do Editor veio mesmo para ficar. Diminuiram as horas vagas, já há alguns meses.

## EXPEDIENTE

CENTRO-OESTE é uma publicação mensal da SOCIEDADE DE MODELISMO FERROVIARIO DE BRASILIA (SMFB), entidade sem finalidade de lucro para o desenvolvimento do hobby, reg. 921 livro A-2 do Cartório de Registro Civil de Brasilia, e reg. 00720037/0001-94 no Ministério da Fazenda. Reuniões: quintas-feiras, às 20 h, e sábados às 16 h, no segundo andar da Estação Rodoferroviária de Brasília, terceira sala a partir da RFFSA. Telefone provisório, exceto durante as reuniões: (061) 242-4874. Correspondência: Caixa Postal 07-0656 Cep: 70.359 - Brasília - DF. Jornalista responsável: Flávio R. Cavalcanti.

Locomotiva elétrica proveniente do Tramway Elétrico do Guarujá (Foto de Carlheinz Hahmann - 1956)

## PROTOTIPO

---

### ESTADO REATIVA EF CAMPOS DO JORDAO PARA O TURISMO

Mais uma opção de férias para modelistas e fãs dos trens em geral começou a operar nas imediações do eixo Rio-SP: a Estrada de Ferro Campos do Jordão (EFCJ) agora com tráfego em toda a linha de 47 km, de Pindamonhangaba (a 10 km da Via Dutra, entre Aparecida e Taubaté) e a estação de Emílio Ribas.

Unico meio de acesso a Campos de Jordão, que aliás foi elevada à categoria de município somente 20 anos após a inauguração da ferroviá, a EFCJ acabou sendo vitimada pela abertura de uma estrada de rodagem "alternativa", em 1977. Mas o tráfego de bondes na área urbana nunca cessou e o restante da linha até Pindamonhangaba foi mantido, apesar de tudo, mesmo sem uso.

A EFÇJ é uma concessão estadual, encampada pelo governo paulista desde 1915, administrada hoje pela Secretaria Estadual de Turismo.

O material rodante da linha em 1912, dois anos antes da inauguração, constava de pequenas litorinas a gasolina, com motor de caminhão, além de um caminhão Buggati adaptado para rodar sobre trilhos, um pequeno automóvel Berliet e duas locomotivas a vapor, utilizadas no tráfego durante a construção.

Ao inaugurar-se oficialmente o tráfego, a EFCJ tinha como material rodante as 2 locomotivas a vapor, 8 automóveis adaptados (sendo um de inspeção), 3 carros para bagagem (sendo um fechado), 1 vagão coberto para carga, 5 vagões abertos de carga com quatro rodas, 1 vagão aberto de oito rodas e 20 troleys de linha.

A eletrificação foi feita pela English Electric Co. e entregue em 1924, com 2 automotrizes dessa empresa, para 40 passageiros e com 240 Hp, além de 2 carros elétricos para bagagem, com a mesma potência. Em 1927, a EFCJ recebeu nova automotriz e mais 2 vagões abertos de carga.

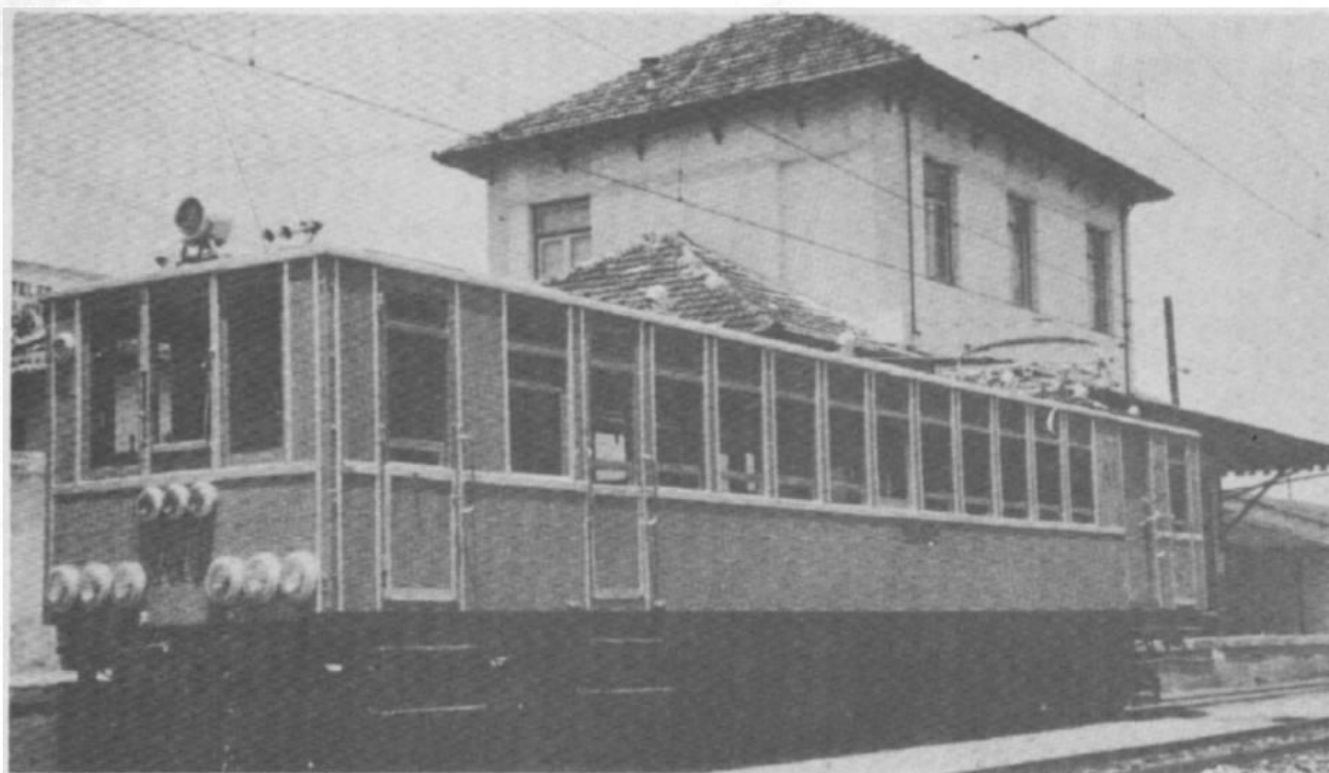
Posteriormente, 5 gôndolas para transporte de automóveis foram incorporadas à frota, que funcionaram até 1977.

Quatro automotrizes a gasolina ainda trafegavam em 1932, quando uma quarta automotriz elétrica para passageiros foi construída nas oficinas da estrada, sobre trucks da English Electric. Dois novos vagões de carga de 240 Hp da Siemens/Schuckert entraram no tráfego nesta época.

Em 1956, a EFCJ recebeu do Tramway Elétrico do Guarujá (Santos - SP), que acabava de ser fechado, 3 bondes pequenos e 1 locomotiva elétrica pequena, todos da Siemens (alemã), que passaram a ser utilizados no tráfego urbano, entre Emílio Ribas e Jaguaribe (Sao Cristóvão). Recebeu ainda 2 carros de primeira classe para 38 lugares, 1 de segunda com 30 lugares e 2 mistos (segunda + bagagem), com 40 lugares cada um.

Para a reinauguração, 2 automotrizes foram inteiramente reformadas e adquiridos carros que não faziam parte do patrimônio histórico da EFCJ.

Duas novas automotrizes e uma gôndola serão montados sobre trucks recém-adquiridos.

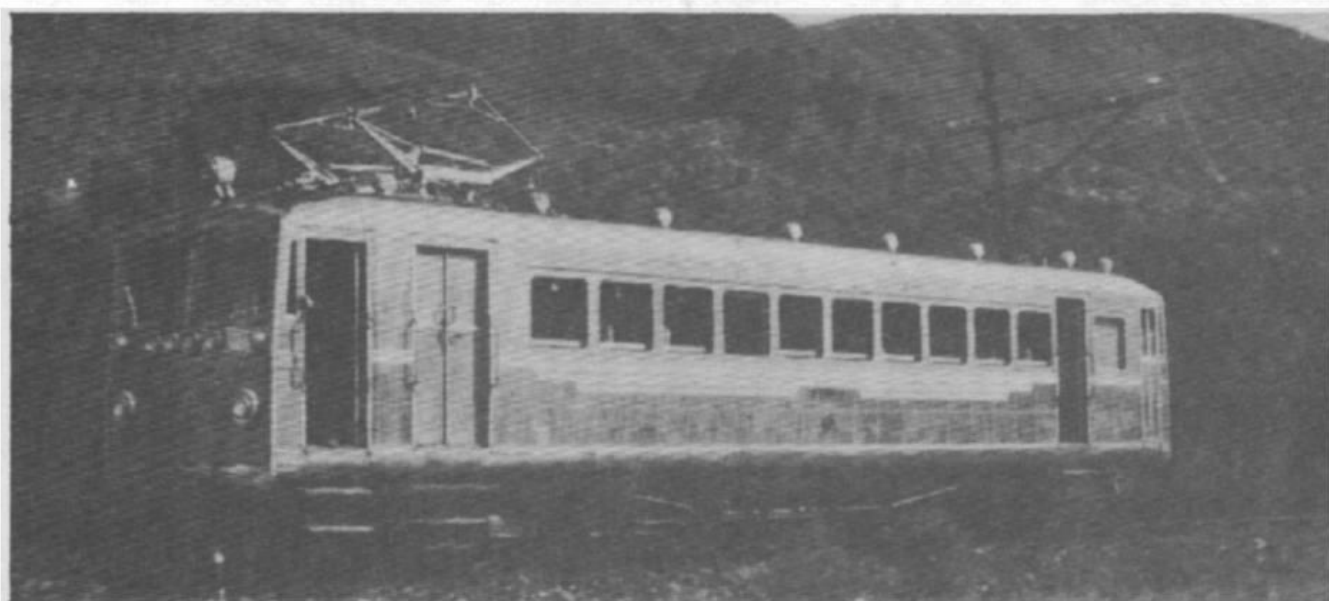
De acordo com o Anuário Estatístico dos Transportes, até 1984 a ferrovia tinha 47 km eletrifica-

Automotriz A-1 na Estação de Pindamonhangaba (Foto de Carlheinz Hanmann - 1958)

dos na bitola de 1 metro, nenhuma locomotiva propriamente dita, 12 automotrizes (9 em tráfego), 7 carros de passageiros (4 em tráfego) e 2 vagões-prancha (1 em tráfego).

BONDE OU FERROVIA? - A EFCJ está muito mais para bonde do que propriamente para ferrovia, sendo incluída entre as 64 cidades que tiveram transportes tranviários, na "História do Transporte Urbano no Brasil (História dos Bondes e Trólebus e das Cidades Onde Eles Trafegaram)", de Waldemar Correa Stiel. O livro foi editado em 1984 pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) em convênio em a Editora Pini, R. Anhaia, 964 - Bom Retiro - Cep 01.130 - Sao Paulo - SP. Com mais de 500 páginas e centenas de fotos, o livro é uma fonte importantíssima para os modelistas que sonham, um dia, instalar uma linha de bondes em suas miniferrovias, reproduzindo protótipos tirados da história brasileira, mesmo adaptando modelos estrangeiros.

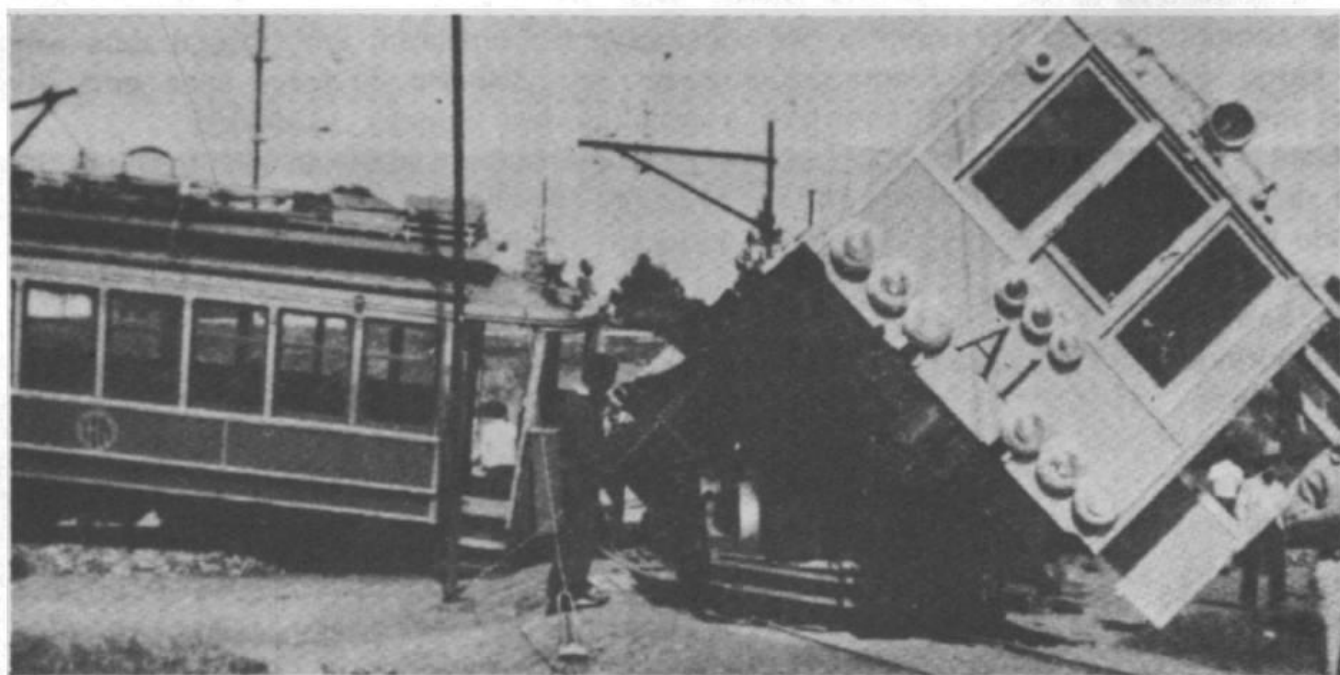
As duas maiores dificuldades são:

1) Obter e instalar motores suficientemente compactos para caberem num espaço mínimo.

2) Selecionar protótipos que disponham de local para abrigar o motor, sem prejudicar o aspecto visual do modelo HO (para não dizer N...)

Automotriz A-4 construída nas oficinas da EF Campos do Jordão em 1932 (Foto de Carlheinz Hahmann -1957)

A dificuldade é que, num País tropical como o nosso, boa parte dos protótipos eram inteiramente abertos, para ventilação.

## O LIVRO DOS BONDES

| UF | CIDADE | PERIODO | TRAÇÃO |
|---|---|---|---|
| PE | Afogados da Ingazeira | 1895/192 ? | Burro |
| RJ | Além Paraíba | 1895/193 ? | Elet 1925 |
| SE | Aracaju | 1908/1955 | Elet 1926 |
| PA | Belém | 1871/1947 | Vap/Elet 1907 |
| MG | Belo Horizonte | 1902/1965 | Elétrica |
| MG | Bom Sucesso | 1930/ ? | Elétrica |
| BA | Cachoeira | 1872/1921 | Burro |
| ES | Cach. do Itapemirim | 1924/1938 | Elétrica |
| MG | Campanha | 1911/191 ? | Vapor/Gasolina |
| SP | Campinas | 1879/1968 | Elet 1912 |
| RJ | Campos | 1875/196 ? | Elet 1916 |
| SP | Campos de Jordão | 1914/hoje | Elet 1924 |
| MG | Cataguazes | 1910/1918 | Elet 1912 |
| MG | Caxambu | 1908/1955 | Elet 1911/192? |
| MT | Cuiabá | 1891/193 ? | Burro |
| PR | Curitiba | 1887/1952 | Elet 1913 |
| SC | Florianópolis | 1909/193 ? | Burro |
| CE | Fortaleza | 1880/1947 | Elet 1913 |
| MG | Guarará | 1895/1924 | Burro |
| SP | Guaratinguetá | ? /195 ? | Elet 1914 |
| SP | Guarujá | 1893/1956 | Elet 1925 |
| PA | Igarapé- Açu | 1908/192 ? | Burro |
| PB | Itabaiana | 1914/1929 | Burro |
| RJ | Itaguaí | 1880/1907 | Burro |
| PB | João Pessoa | 1896/195 ? | Elet 1914 |
| SC | Joinville | 1911/1917 | Burro |
| MG | Juiz de Fora | 1881/1969 | Elet 1906 |
| SP | Jundiaí | 1893/1896 | Burro |
| MG | Lavras | 1911/196 ? | Elétrica |
| RJ | Macaé | 1872/1932 | Burro |
| AL | Maceió | 1868/1953 | Elet 1914 |
| AM | Manaus | 1897/1957 | Elétrica |
| RN | Natal | 1908/1960 | Elet 1911 |
| RJ | Niterói | 1871/1964 | Elet 1906 |
| PR | Paranaguá | 1893/1938 | Vapor/Burro |
| MG | Pedro Leopoldo | 1907/1930 | Burro |
| RS | Pelotas | 1873/195 ? | Elet 1915 |
| AL | Penedo | 1909/1936 | Burro |
| PE | Pesqueira | 191?/193 ? | Burro |
| RJ | Petrópolis | 1912/1939 | Elétrica |
| SP | Piracicaba | 1916/1969 | Elétrica |
| SP | Piraju | 1915/1937 | Elétrica |
| RS | Porto Alegre | 1864/1970 | Elet 1908 |
| MG | Raposos/Nova Lima | 1913/197 ? | Elétrica |
| PE | Recife | 1867/1955 | Elet 1913 |
| RS | Rio Grande | 1884/1967 | Elet 1911 |
| RJ | Rio de Janeiro | 1868/hoje | Elet 1892 |
| MG | Sacramento | 1913/193 ? | Elétrica |
| BA | Salvador | 1870/1961 | Elet 1906 |
| BA | Santo Amaro | 1874/194 ? | Burro |
| SP | Santo André | 1923/1930 | Gasolina |
| SP | Santos | 1871/1971 | Elet 1909 |
| SP | São Carlos | 1912/1962 | Elétrica |
| RJ | São Gonçalo | 1897/ ? | Elet 1910 |
| RS | São Leopoldo | 1914/1915 | Burro |
| MG | São Lourenço | 1905/193 ? | Burro |
| MA | São Luiz | 1874/1966 | Elet 1924 |
| SP | São Paulo | 1872/1968 | Elet 1900 |
| CE | Sobral | 1894/1918 | Burro |
| SP | Sorocaba | 1915/1959 | Elétrica |
| SP | Taubaté | 1879/1909 | Burro |
| MG | Teófilo Otôni | 1918/193 ? | Burro |
| PE | Timbaúba | 1915/193 ? | Burro |
| MG | Ubá | 1895/1922 | Burro |
| Rj | Vassouras | 1883/192 ? | Burro |
| ES | Vitória | 1907/1963 | Elet 1911 |

Acidente em Emílio Ribas, próximo a Campos do Jordão, envolvendo a automotriz A-1 e bonde A-6, em 1968

## AGORA, DUAS FERROVIAS EM OPERAÇÃO

Uma nova fase se abre para a preservação do patrimônio histórico e da memória ferroviária brasileira, com a operação do trecho restaurado entre o quinto e o quarto patamar do Sistema Funicular da Serra do Mar, em Paranapiacaba (SP), a cargo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Esse não é um acontecimento isolado. O Presidente da RFFSA, engenheiro Osíris Stenghel Guimarães, vem dando um grande impulso aos trens de passageiros e aos trechos turísticos. O Bandeirante (Brasilia-Campinas) e o trem do Pantanal foram melhorados e divulgados. No Ceará, um trem turístico foi colocado na linha de Fortaleza-Baturité. No Rio (Miguel Pereira), em Minas (Mariana), no Paraná (Lapa) e no Rio Grande (Farroupilha) trens turísticos a vapor estão sendo colocados em tráfego.

Mas ainda achamos que é da chamada sociedade civil -- de pessoas como nós mesmos, modelistas e fãs dos trens em geral -- que devemos esperar uma ação conjunta e organizada para preservar, recuperar e divulgar a memória ferroviária.

Para nós, a vontade é tudo que precisamos ter, para fazermos algo -- inclusive através de pessoas como nós, situadas aqui e ali nos governos. Já os governos, não têm vontade própria e periódicamente têm suas cabeças trocadas.

Essa visão anti-paternalista das coisas parece sempre muito esquisita, quando é pregada dentro do território nacional. Mas tirando isso, o que mais restaria daquele sonho aparentemente maluco em que o francês Patrick Dollinger se lançou em 1977, ao publicar um anúncio no jornal, procurando companhia para tentar criar... a ABPF?

A "nova fase" a que nos referimos não significa que, de repente, vão surgir resultados espetaculares, caídos do céu.

Pelo contrário, exigirá um volume de trabalho muito maior da ABPF, mais sócios, mais engajamento.

E não apenas sócios que se engajem na recuperação e operação dos trens. Serão necessárias pessoas dispostas a trabalhar também nas áreas de apoio: buscar ajuda nas empresas, modernizar ainda mais a administração e organizar novas formas de participação dos sócios.

FUNICULAR - O sistema funicular, provavelmente o único em operação no mundo atual, consiste numa série de trechos em rampa acentuada, onde a tração dos vagões é feita através de cabos de aço movidos por máquinas fixas (subterrâneas) a vapor. Foi implantado inicialmente em 1867. Com o aumento das exportações de café, novo sistema foi inaugurado em 1895, em substituição ao anterior.

Utiliza também locomotivas com tração própria, engatadas aos cabos -- as loco-breques, das quais a RFFSA recuperou 3. Recuperou também a máquina fixa do quinto patamar, a máquina fixa do serra-breque e o Castelinho (antiga residência dos engenheiros ingleses), onde funcionará o Centro de Preservção Histórica da Ferrovia em Sao Paulo.

BOLETIM - O Boletim ABPF jul/ago 86 retomou em alto nível a publicação iniciada anos atrás. Com 16 páginas, faz mesmo o sócio distante participar dos acontecimentos da associação (reunião dos maquinistas, Assembléia Geral, recuperação da Consolidation (2-8-0) 431, troca de dormentes da VFCJ, excursão ao Ferrocarril Pres. Carlos Antonio Lopez, no Paraguai etc.). A distribuição é gratuita para os sócios mas não há indicação sobre assinaturas de não-sócios, e o exemplar avulso custa Cz$ 5,00. Estamos torcendo para que sejam reeditadas publicações antigas sobre a EF Donna Thereza Christina, Cia EF Oeste de Minas e várias outras.

BIBLIOTECA - Está à disposição dos associados na primeira quinta-feira do mês, na sede da ABPF, à R. Economizadora, 10 - Tel. (011) 228-8796, sob a direção do Coaraci Camargo. Diagramas de locomotivas e carros de várias ferrovias históricas brasileiras estão disponíveis na Biblioteca, onde podem ser consultadas pelos sócios, e cópias xerox podem ser solicitadas no local, por Cz$ 10,00 cada.

FERROVIA - A Viação Ferrea Campinas - Jaguariuna (VFCJ) funciona regularmente nos fins de semana. Informações sobre horários podem ser solicitadas diretamente à Estação de Anhumas, pelo telefone (0192) 51-0211. Cinco carros doados pela RFFSA, da Noroeste do Brasil, reforçam a frota, desfalcada no incêndio de um ano atrás e que atingiu carros historicamente insubstituíveis.

SOCIOS - A Taxa de Inscrição é de Cz$ 100,00 e a Taxa Anual é de Cz$ 250,00. Para obter o recibo, o sócio deve enviar xerox do comprovante de depósito (Itaú, C/C 51.684-3, Agência 0170) à ABPF. A Caixa Postal 6.501 Cep 01.051 - Sao Paulo - SP já voltou a funcionar normalmente, segundo o boletim.

REGIONAL/RIO - A regional fluminense da ABPF foi criada no dia 23 de setembro último, com a presença do Presidente da entidade nacional, Geraldo Godoy, o Diretor de Pesquisa Histórica Francisco Araújo, e o Diretor de Promoções Mario Onofre. Os 17 presentes (alguns modelistas) aprovaram também a união com a Associação de Ferreomodelismo do Rio de Janeiro (AFRJ). A sede provisória fica na casa do José Augusto Silveira Filho, Estrada da Bica 585 - Jardim Guanabara (Ilha) - 21.931 - Rio de Janeiro - RJ, fone (021) 396-5473. Foram indicados Dir. Administrativo, Luiz Octavio; Dir. Tesoureiro Carlos A. Nunes; Dir. Promoções, Walter Muller.

# HOriginal

# TRENS ELETRICOS

Atendimento via Sedex
- Entrega em 24 horas

## OFERTA

| | |
|---|---|
| Locomotiva G-12 | Cz$ 265,00 |
| Locomotiva G-22U | Cz$ 286,00 |
| Locomotiva U-20C | Cz$ 297,00 |
| Carro de passageiros | Cz$ 79,00 |
| Vagões de carga (diversos) | Cz$ 53,00 |
| Trilho reto 4220 | Cz$ 5,00 |
| Trilho curvo 4166 a 4219 | Cz$ 6,00 |
| Trilho flexível 4880 latão | Cz$ 21,00 |
| Trilho flexível 4980 níquel-prata | Cz$ 26,00 |
| Desvio 4165 latão (par) | Cz$ 106,00 |
| Desvio 4965 níquel-prata (par) | Cz$ 119,00 |
| Kits - Poste, plataforma, casa, caixa d'agua | Cz$ 16,00 |
| Kits - Tanque de óleo, pontes | Cz$ 20,00 |
| Kits - Depósito de locomotivas | Cz$ 24,00 |
| Kits - Estação | Cz$ 46,00 |
| Rampa - Kit | Cz$ 15,00 |
| Fim-de-linha (artesanal) | Cz$ 10,00 |
| Out-door madeira | Cz$ 7,00 |
| Decalques de ferrovias brasileiras | Cz$ 12,00 |
| Inversor de luzes para locos | Cz$ 27,00 |
| Pontilhão em balsa - Kit | Cz$ 30,00 |
| Pontilhão em balsa - Montado | Cz$ 70,00 |
| Tunel reto - 30 cm | Cz$ 35,00 |
| Vasos de calçada com flores | Cz$ 1,00 |
| Trator agrícola | Cz$ 1,00 |
| Parede de tijolos (papel) | Cz$ 10,00 |
| Paralelepípedos (papel) | Cz$ 10,00 |
| Mata-burro em balsa - Kit | Cz$ 5,00 |
| Muro de cimento, em módulos | Cz$ 7,00 |
| Escadaria (artesanal) | Cz$ 8,00 |
| Rolo de corda (diversos tamanhos) | Cz$ 8,00 |
| Restos de madeira envelhecida | Cz$ 5,00 |
| Trilhos empilhados | Cz$ 30,00 |
| Carvão HO | Cz$ 7,00 |
| Boca-de-lobo (artesanal) | Cz$ 7,00 |
| Serragem verde - Diversas tonalidades - 100 gramas | Cz$ 10,00 |
| Sinais de trânsito e rodoviários | Cz$ 10,00 |
| Leito de cortiça emborrachada - 90 cm | Cz$ 25,00 |
| Arvores pequenas | Cz$ 1,00 |
| Cruzamento 90 graus | Cz$ 20,00 |
| Ponte rústica sobre riacho | Cz$ 9,00 |
| Anúncio a cores para out-door | Cz$ 5,00 |
| Ponte sobre córrego - Kit em balsa | Cz$ 6,00 |
| Regua gabarito HO e N | Cz$ 8,00 |
| Cerca de tela com trilhos - 30 cm | Cz$ 20,00 |
| Correntes enferrujadas, diversas | Cz$ 7,00 |
| Pilhas de dormentes | Cz$ 5,00 |
| Engradados (gesso) | Cz$ 1,00 |

OFERTA - PREÇOS A VISTA

Despesas via Sedex
por conta do cliente

R. CANUTO DO VAL, 54
SANTA CECILIA
01.224 - SAO PAULO - SP

TEL. (011) 222-0429

# OFICINA

## MATERIAIS E FERRAMENTAS PARA O TRABALHO COM MODELOS

*Fabio Dardes, São Paulo - SP*

A obtenção de material para nós modelistas, aqui no Brasil, é algo muito difícil, pois ainda não existe nos tipos e quantidades específicas para o nosso hobby. Assim sendo, somos obrigados a recorrer a materiais das mais diversas procedências, ou seja, temos que nos "virar".

Como já passei (e às vezes ainda passo) por esta situação, aqui vão algumas dicas para obter estes materiais.

A título de esclarecimento, a maioria das carcaças dos trens são injetadas em estireno e a relação abaixo indica diferentes fontes desse material (o mesmo que "poliestireno").

CHAPAS DE ESTIRENO - Chapas são encontradas no tamanho de 1 metro quadrado, com espessuras que variam de 0,5 até 3 mm. Pode-se fazer um "consórcio em grupo" e comprar a chapa inteira para dividir entre os interessados. Retalhos também podem ser encontrados em algumas casas especializadas na venda de plásticos.

PARTES DE KITS - Uma boa saída, porém devemos analisar bem o tipo de material que vamos utilizar e sua aplicação. Dois kits que uso bastante são o depósito de locomotivas e a plataforma Frateschi.

ARVORES DE INJEÇAO - As árvores de injeção dos kits servem como perfil "redondo" e têm uma infinidade de aplicações.

CAIXA DE MANTEIGA - Essa caixa é feita de estireno e moldada pelo processo "vacuum-form". Podemos aproveitar todo o material e as laterais possuem várias espessuras, pois seu perfil é trapezoidal. Esse é um dos recursos que mais utilizo, mas a caixa deve ser a retangular (tipo Leco ou Poços de Caldas). As embalagens redondas, como Doriana e Becel, não são de estireno. Nesse item, incluo também outras caixas moldadas em "vacuum-form". A embalagem da U-20C também pode ser aproveitada.

TUBOS DE REMEDIOS - Podem ter utilidade, por exemplo, como deposito de combustível, caldeiras etc., no caso dos tubos transparentes.

Como podemos observar, os recursos para obtenção de material são os mais diversos e acreditamos que devam existir outros a serem pesquisados.

Uma dúvida que muitos estão sentindo é como saber se um determinado material é estireno ou não.

Bem, existem dois métodos práticos:

Para quem já possui uma certa experiência no manuseio de estireno, o primeiro método é pelo reconhecimento do seu "cavaco". Utilizando uma lima, o material retirado é quase um pó e não empasta a ferramenta. Ou quando utilizamos uma serra, em velocidade moderada, ela também não fica empastada.

Outro método é pingar algumas gotas de cola específica para estireno (cloreto de metileno, toluol ou cola da Revell) e fazer uma pressão com os dedos na peça durante 30 segundos. Após retirar o dedo, observe se ocorre a formação de fios (tipo "algodão doce" (ou seja, se existe uma reação entre o plástico e a cola, com a consequente fusão do plástico). Ocorrendo isso, o material é estireno.

Um cuidado que devemos ter, é que algumas pessoas confundem estireno com PVC. Os dois são totalmente incompatíveis.

## FERRAMENTAS

E bom lembrar que não é da primeira vez que você irá acertar com o uso correto das ferramentas. Isso leva tempo e requer calma e paciência. O ideal é começar com projetos simples, onde com o tempo se poderá dominar as técnicas de modelagem e o uso das ferramentas.

Mas, vamos às ferramentas necessárias para ter em sua "oficina" ferroviária:

1 - Arco de serra eclipse número 140 ou equivalente, ou ainda serra de cano com 24 ou 32 dentes por polegada.

Evite usar serra tipo tico-tico, muito difícil de manejar e muito frágil, além de "picotar" todo o corte do plástico, tornando mais difícil o acabamento e ajuste.

2.- Faca de modelismo tipo X-Acto ou Stanley.

3 - Limas - (A) - Tipo bastarda, p/ desbaste
(B) - Tipo mursa, p/ acabamento

3.1 - Triangular (A e B) (
3.2 - Chata (A e B) ( usadas
3.3 - Agulha (A e B) ( em
3.4 - Redonda (A e B) ( fornitura
3.5 - Meia-cana (A e B) (
3.6 - Chata de 6'' bastarda
3.7 - Chata de 6'' mursa

4 - Furadeira manual ou elétrica com mandril de 0 a 1/4'', no máximo.

5 - Brocas de 0,5 mm até 1/4''. Sempre é bom ter em duplicata, no caso de quebra.

6 - Alicates (para uso em fornitura)
6.1 - De corte
6.2 - De bico chato
6.3 - De bico redondo

7 - Lixas d'agua 240, 380, 400 e 600 granas

8 - Pinça número 7

9 - Morsa número 1

10 -Régua metálica de 15 e 30 cm

11 - Mandril manual, para usar brocas com diâmetro menor que 1 mm (encontrado em lojas de fornitura).

13 - Paquímetro (calibre) com precisão de 0,05 milímetros.

Com essas ferramentas, você já pode começar a usar a sua imaginação e iniciar a construção de modelos.

## DEBATE JA CHEGOU NO TERCEIRO PROJETO. E CONTINUA

Depois de várias reuniões, às quintas-feiras (20 h) e aos sábados (16 h), chegamos finalmente a um acordo preliminar quanto à planta da futura maquete da SMFB, no dia 11 de outubro.

(Quando o CO chegar à praça, quem pode saber que modificações terão sido introduzidas, ou mesmo, se já não surgiu outro projeto melhor?...)

O projeto tem o formato aproximado de "U", com circuito circular, em dois níveis principais, e quatro cruzamentos para composições.

Em princípio, a ferrovia poderá ter quatro operadores e quatro composições em tráfego ao mesmo tempo. Ao invés de um ou dois pátios grandes, foram previstos pelo menos dois desvios mortos em cada um dos quatro pátios de cruzamento, para ramais terminais de combustíveis, de grãos, de gado etc.

Considerando que vagões podem ser deixados em cada cruzamento e levados dali para um terminal específico, trazendo outros de volta para serem engatados em outra composição... verificamos que a operação da mini-ferrovia oferece uma grande variedade de situações de tráfego e de manobras.

Um quinto modelista poderá operar com o pátio junto à frente de vidro da sala (a nossa vitrine) e um sexto poderá eventualmente operar como controlador centralizado de tráfego, a depender da forma como forem decididos os painéis de controle.

Até o dia 11 de outubro (depois, quem sabe?), a distribuição dos níveis estava prevista assim:

NIVEL INFERIOR - 40 mm no pátio frontal A (vitrine), com um patamar a 00 mm no terminal portuário B, no corredor de entrada.

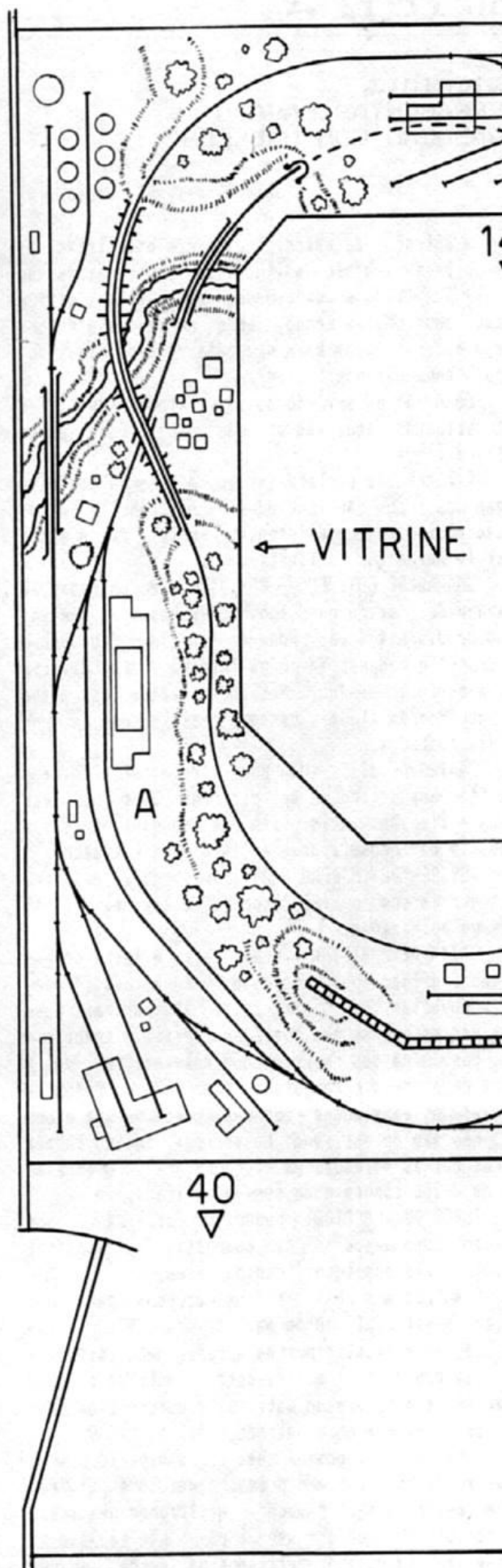
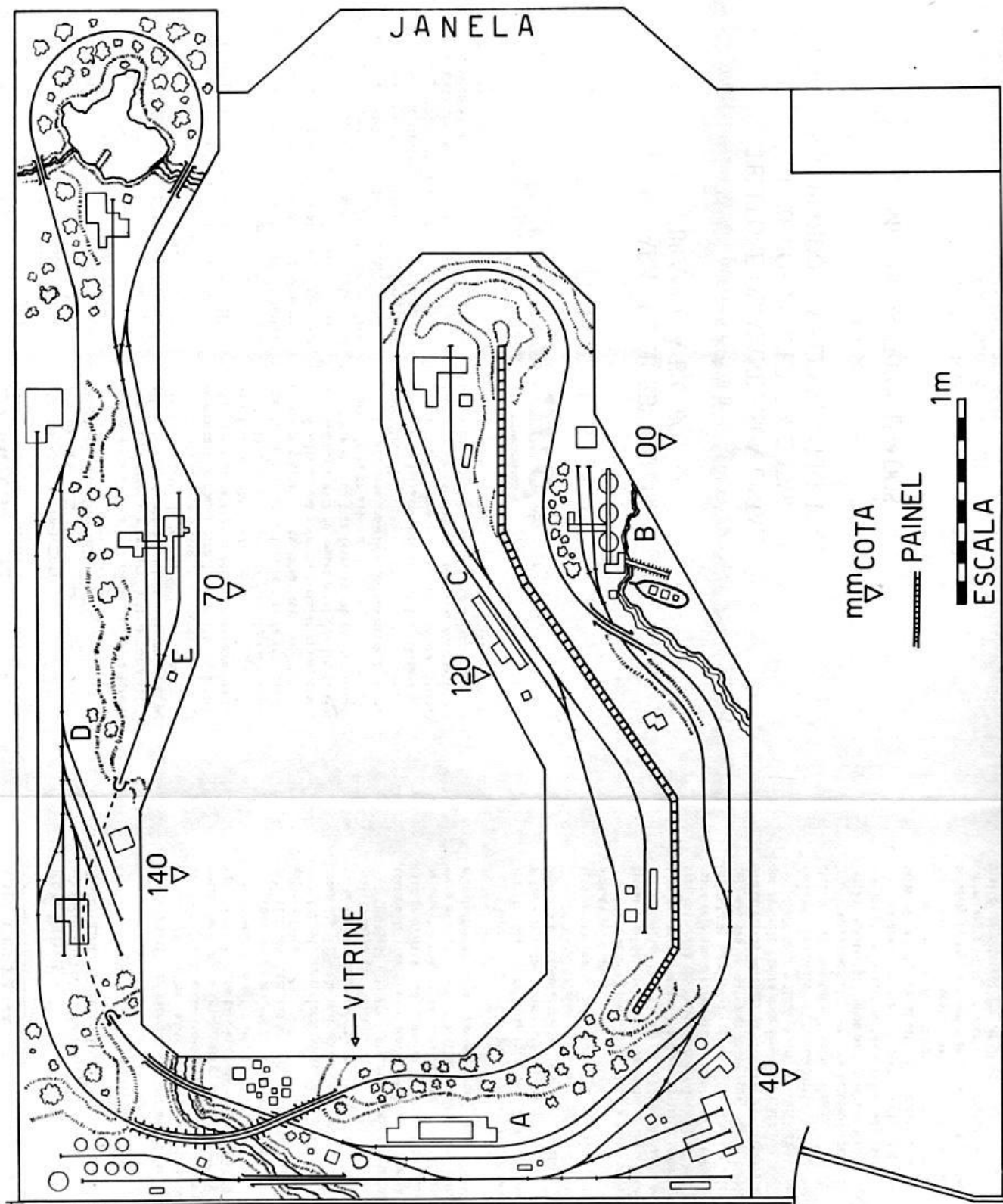
NIVEL SUPERIOR - 120 mm no pátio C e 140 mm no pátio D, podendo a linha entre eles atingir 160 mm na ponte em treliça diante da vitrine.

No pátio E, haveria um patamar intermediário em 70 mm, que não chega a ser um "nível".

Assim, esperamos evitar a monotonia de ter somente um ou dois níveis, rígidos, sem porém cair no extremo oposto (EFPP, EFPA), de ter dezenas de metros de subida, depois dezenas de metros de descida. Além disso, esperamos obter rampas inferiores a 2%, reduzindo o esforço das máquinas.

O raio mínimo das curvas será de 420 mm, nas duas peras de retorno. Isso porque concluímos que, num grupo bastante amplo, poucos de nós têm locomotivas a vapor -- menos ainda, de grande tamanho. Um raio pequeno como esse é fundamental, para obtermos um aproveitamento razoável do espaço da sala.

VITRINE - Toda concepção do pátio A e da ponte de madeira em treliça, junto à parede frontal de vidro, tem como principal objetivo "laçar" crianças

JANELA
VITRINE
140
70
120
00
40
A
B
C
D
E
mm COTA
PAINEL
1m
ESCALA

(de todas as idades) que passem por ali.

Ali estará o pátio mais completo da maquete, a paisagem mais movimentada, pontes, uma boca de túnel, um terminal de combustíveis (lembrando o Setor de Inflamáveis do SIA), talvez uma reprodução aproximada do Moinho de Trigo ou do Silo Bufalo, árvores, estação etc. Enfim, tudo que pudermos acomodar naquele espaço, sem virar um carnaval.

Com uma iluminação mais intensa, concentrada bre a maquete (ver CO pag. 11/5), acreditamos que esta será uma "senhora" vitrine do modelismo ferroviário -- capaz de fazer cócegas nos adultos e fixar uma lembrança inesquecível na memória de centenas, milhares de crianças, que passarem por ali.

TRILHOS - A decisão que vem se consolidando cada vez mais, entre nós, é de utilizar exclusivamente grades flexíveis 4980 e AMVs 4965 Frateschi, de níquel-prata, que combinam plenamente com o material rodante que utilizamos diariamente na maioria de nossas maquetes. Eliminando o latão e as múltiplas emendas das grades rígidas, os problemas de mau-contato serão reduzidos ao mínimo.

Máquinas e vagões utilizados pela RFFSA deverão permanecer correntemente na mini-ferrovia, conforme nossa proposta feita à Rede.

O projeto preliminar prevê a utilização de aproximadamente 60 grades 4980 e 14 ou 15 pares de AMVs 4965 Frateschi.

## JANELA

-----------------------------------------------------

### TERCEIRA DIMENSAO EM MAQUETES COM 3,5 METROS QUADRADOS

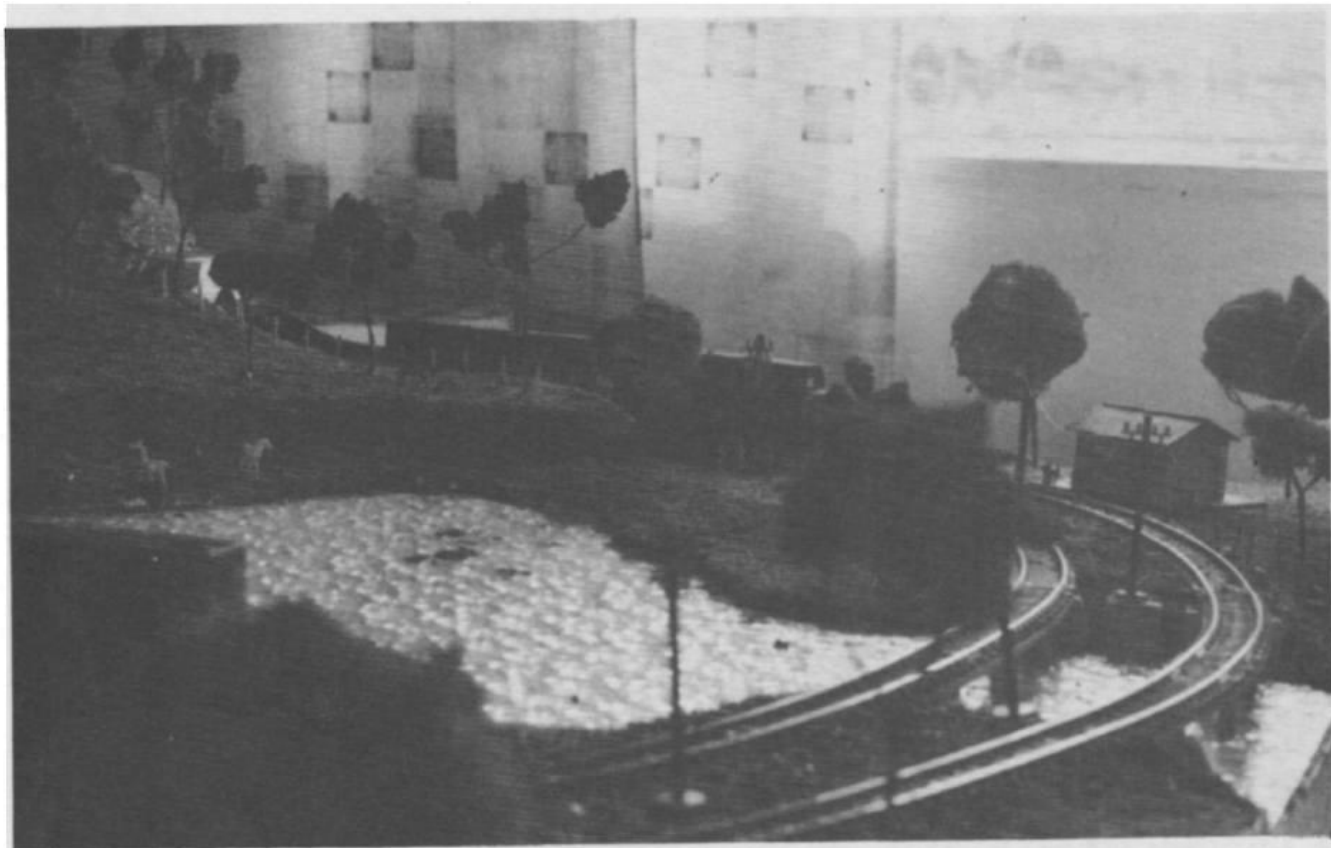
Produzir a terceira dimensão -- eis a fórmula mágica para fazer crescer uma mini-ferrovia retangular, p. ex., de até 3,5 metros quadrados (equivalente a uma folha de compensado 2,2 x 1,6 metro).

Um bom exemplo é dado pela segunda maquete (já desmontada) do companheiro Adão Pereira, de Goiânia (GO), mostrada em algumas fotos tiradas com uma câmara Ricoh e lente comum.

A técnica dessa terceira dimensão foi o assentamento do leito de cortiça em cima de três camadas de isopor grossas (15 ou 20 mm cada).

Resultado: uma ferrovia circular plana, onde a paisagem nunca está no mesmo nível da linha, como ocorreria se a cortiça fosse assentada diretamente sobre a folha de madeira.

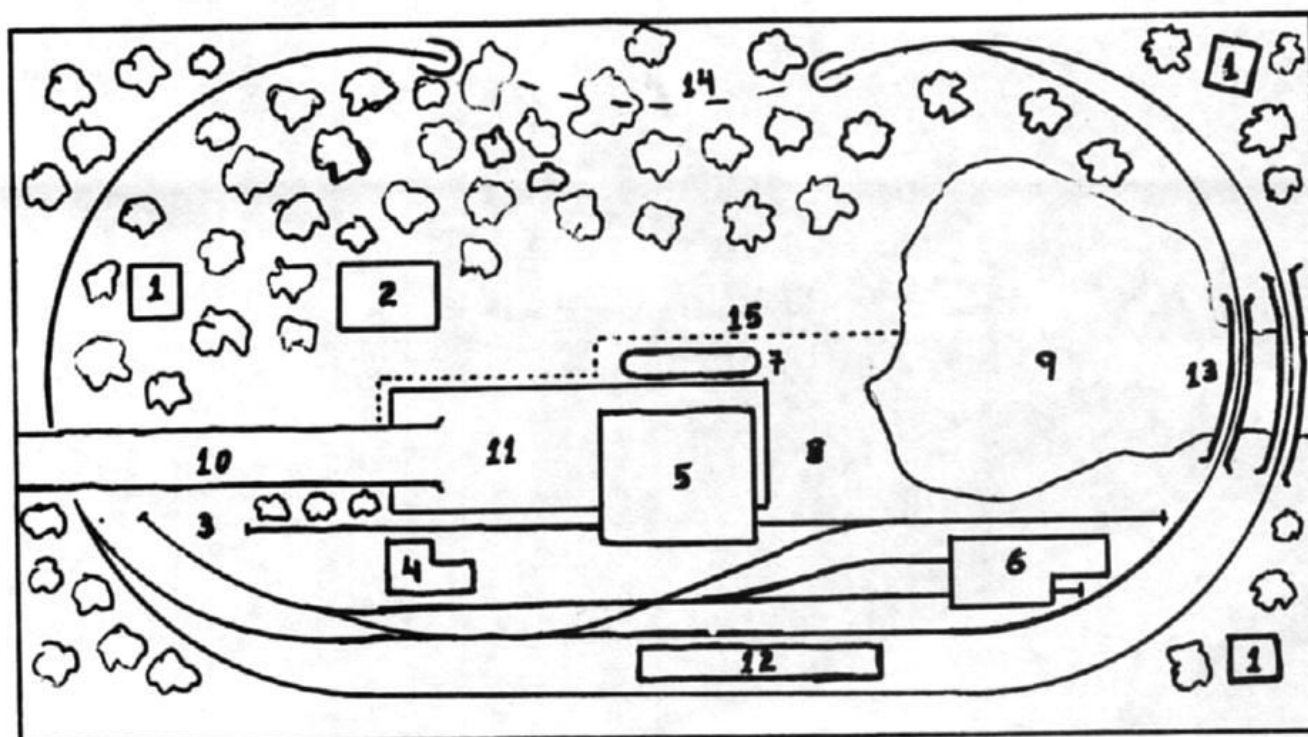
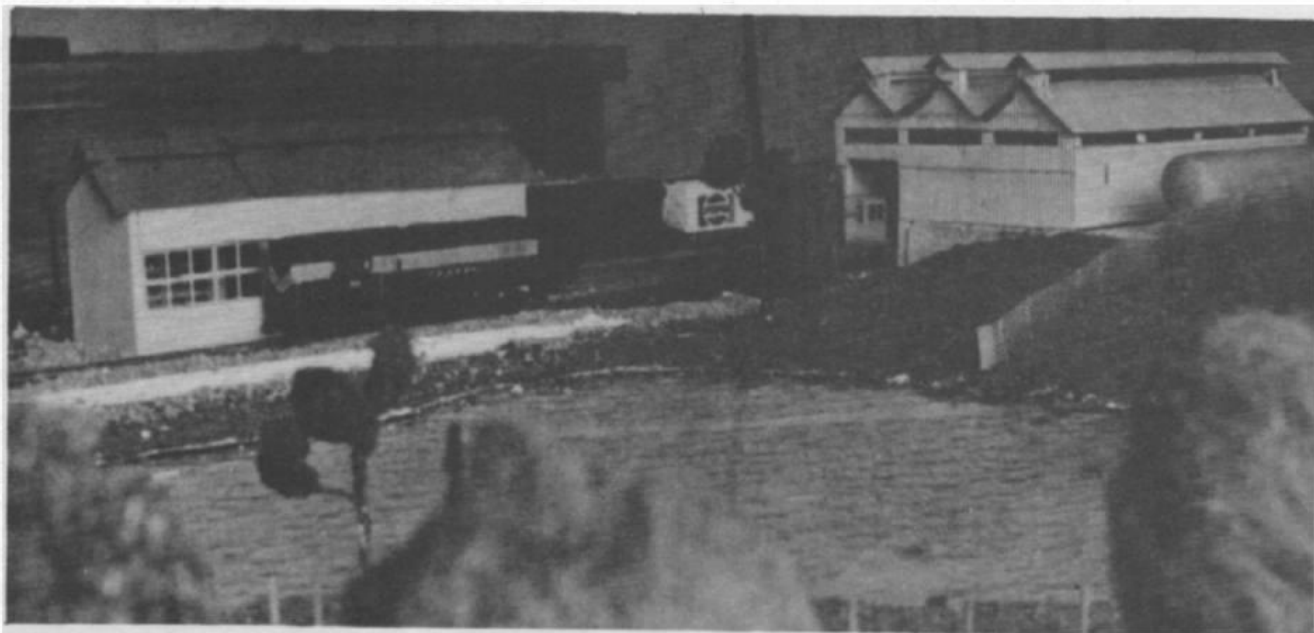
Afinal, quem ousaria dizer que esta é uma maquete "plana"?

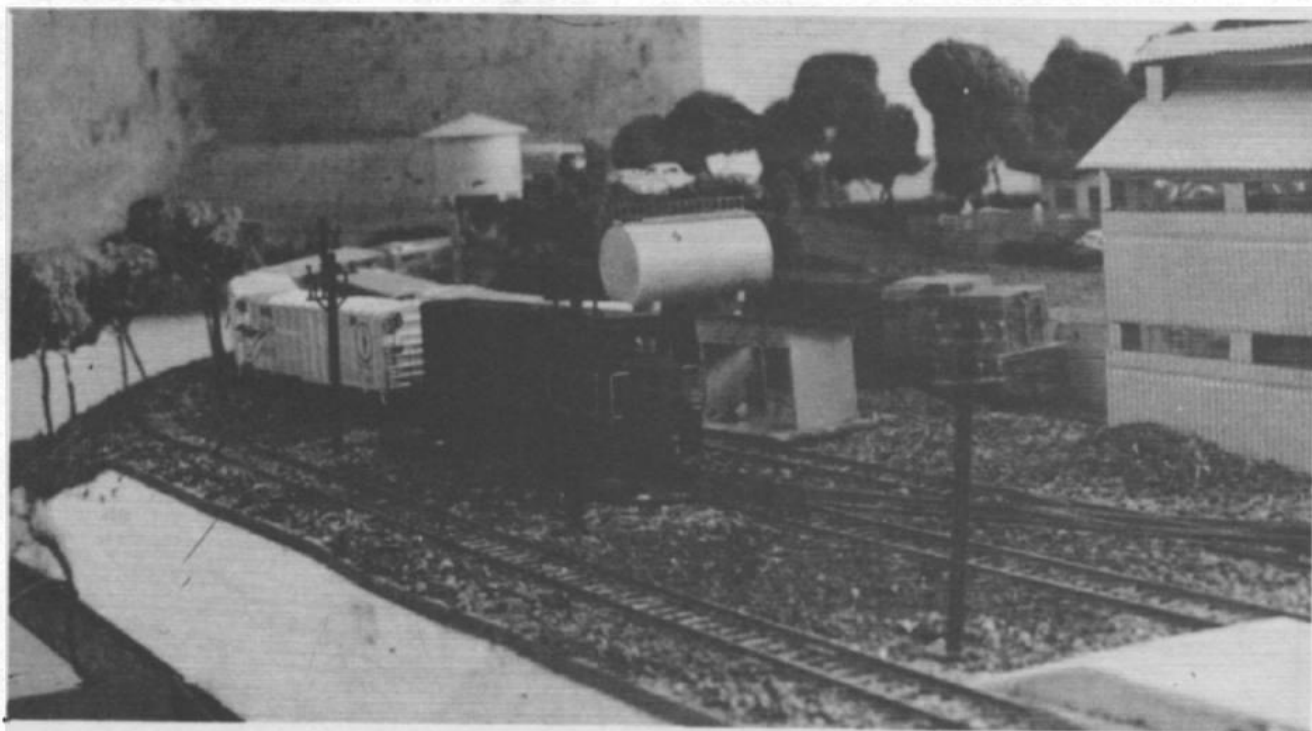
O Adão fez a maquete em Brasília, levou-a para Goiânia e pendurou-a no teto, de onde era baixada apenas na hora de operar a ferrovia. Atualmente ele estuda outro projeto, eliminando a única parte pesada (a folha de madeira) e substituindo-a por uma

estrutura de esquadrias de alumínio, mais leve.

A seguir, alguns pontos em destaque, seja para aproveitar ou mesmo para aperfeiçoar em outras maquetes ferroviárias:

NATURAL - Quase não há extensões de relevo plano, nem transições abruptas de um plano a outro, nem "muros de arrimo", nem morros brotando do plano sem qualquer explicação. A paisagem às vezes é mais alta do que a linha, mas existem muitos trechos (como na vida real) em que a linha corre sobre um aterro, irregular (não reto) e bastante suave, mais alto do que o terreno em volta. Esse efeito, cavando o isopor em volta da linha, faz com que os trens apareçam imponentes, altos (como na real). Isso não acontece quando a linha está quase no mesmo nível do solo (folha de madeira), das árvores e das construções da beira de linha.

LAGO - Uma depressão abriga o lago com um va-

zadouro. Note que não há limite para o desnível que se poderia fazer no terreno, bem maior. A água foi feita pelo processo do vidro martelado, seguindo as dicas do livro Ferrovias para Você Construir, da Frateschi (usadas também em muitos outros aspectos do paisagismo e da decoração). Faltou um acabamento melhor na junção lago/margem, com massa corrida de parede (massa PVA), imitando areia em alguns locais e trazendo a grama até a água, em outros. Com maior desnível pode-se instalar uma bela ponte curva de madeira em treliça.

TUNEL - Embora seja um morro num canto apenas para justificar um túnel, não parece ser "um morro no canto apenas para justificar um túnel". Isso, porque o morro não brota do plano. Existe toda uma movimentação do relevo, com fases intermediárias da paisagem, integrando o morro no conjunto.

ARVORES - O companheiro não chegou a cobrir os troncos das árvores (feixe de fios ou arames enrolados) com massa PVA, ou cola e serragem (aspecto mais áspero), o que deve ser feito antes de implantá-las na paisagem. A copa (espuma pintada em tons diferentes de verde) deve ser coberta de cola branca (PVA) e "grama" também em vários tons. Na base, os fios devem se abrir imitando as raízes aparentes das árvores, antes de cobrir o solo com grama. Imitar árvores do cerrado (algumas esguias e altas, porém a maioria com troncos retorcidos e baixas) é outra forma de ressaltar a imponência dos trens. A copa pode ficar pouco abaixo, pouco acima do telhado da casa BNH Frateschi (também colocada levemente abaixo do nível da linha, note bem).

LASTRO - Geralmente, fotos bem tiradas ficam mais bonitas do que a maquete "ao vivo". Pequenos detalhes, como o tamanho exagerado das pedras do lastro da via quebram esse encanto. O companheiro está agora estudando uma alternativa: calcário agrícola lavado e peneirado no tamanho certo.

TRILHOS - Embora na primeira maquete seja sensato usar grades rígidas, recomendamos sempre usar grades flexíveis já a partir da segunda. Problemas de mau-contato diminuem de 10 para 1.

KITS - A base dos kits (calçada), empenada, dá um aspecto de kit colocado sobre tábua plana. Ou se faz o acabamento (massa, grama) após instalar o kit em local bem aplainado, ou melhor ainda, pode-se eliminar a base de plástico, instalando o kit diretamente sobre o solo (isopor). No caso das figuras, a base redonda deve ser inserida num orifício raso.

JANELAS - Muitas vezes é mais importante parecer real, do que apenas ser real. No galpão corrugado, as janelinhas de ventilação são pequenas e mostram que estão lá no alto. A locomotiva não perde nada de sua imponência. Mas o galpão liso, com janelas grandes e numa altura indefinida, dá a impressão esquisita de que a locomotiva é de brinquedo e, a qualquer momento, vai aparecer uma criança, como num desenho animado, com a cabeça mais ou menos na metade da altura da locomotiva "G-8"... As medidas estão corretas -- mas não "parece" certo.

Algumas dessas observções poderão dar boas idéias, mostrando que uma boa maquete não significa necessariamente um "elefante branco" dentro de casa -- como já nos observou o companheiro Fernando Alvarenga (SP/SP), quem começa a criar passarinho não precisa passar a criar hipopótamos, para mostrar que está evoluindo.

Pelo contrário, algumas "grandes maquetes" com centenas de kits assentados sobre folhas planas de madeira, entre dezenas de metros de trilhos, dão a impressão de "brinquedo de armar na mesa".

Coisas incríveis podem ser feitas nos espaços mais reduzidos, em retângulo-ilha ou prateleira.

## PLANTA - LEGENDAS

**Dimensões: 116 x 210 cm**

1 - Casa BNH
2 - Sobrado
3 - Caixa d'agua
4 - Depósito de óleo diesel
5 - Fábrica
6 - Oficina de locomotivas
7 - Depósito de gás
8 - Dep. de óleo combustível
9 - Lagoa
10 - Viaduto
11 - Estacionamento
12 - Plataforma
13 - Viaduto sobre a linha
14 - Túnel
15 - Cerca

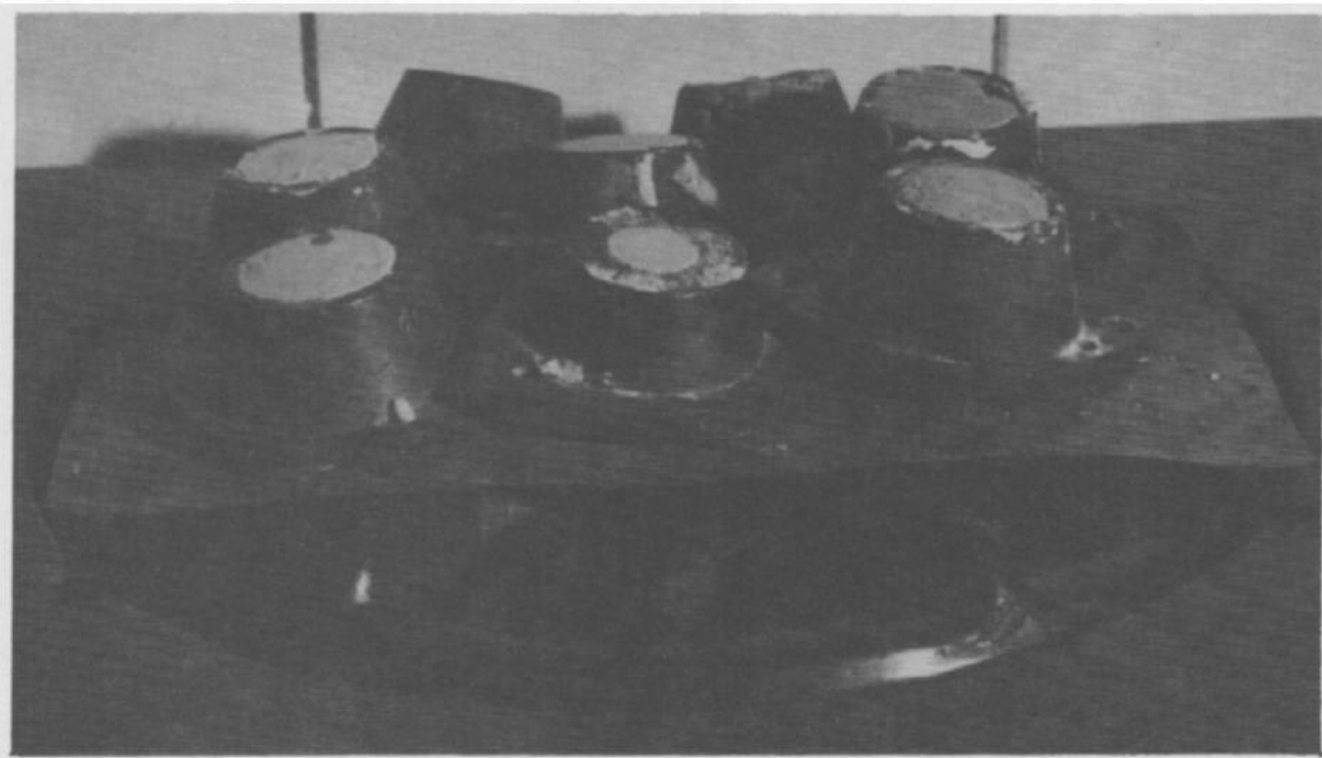



Foto 31 - Dando um pré-aquecimento nos múlfulos, sobre uma chapa colocada no fogão.

## OFICINA

## COMO PRODUZIR DOMESTICAMENTE RODAS PARA LOCOMOTIVAS HO FUNDIDAS EM ZAMAC - (VII)

*Texto e fotos de*
*Nelson F. de Lima*

Com a lata centrifugadora já testada a frio, e exercitado o movimento de rotação, tendo ao lado diversas pelotas de zamac e o maçarico pronto para entrar em ação, podemos iniciar a fundição.

Tomamos uma tábua e sobre ela colocamos uma base de ferro (base de ferro de engomar), tijolo refratário etc. Sobre o ferro colocamos a lata, tomando atenção para afastar as correntes, para não enroscar uma na outra quando erguermos o conjunto, ou prender na própria lata.

Tomamos um múlfulo (neste caso, um fechado, descrito no primeiro processo), colocamos dentro da lata e com o fogo do maçarico aberto vamos dando caloria (Foto 29), até notarmos que o gesso avermelha-se com facilidade e o múlfulo torna-se de coloração mais escura. Este processo de aquecimento com o múlfulo totalmente frio (sem pré-aquecimento) demora de 5 a 8 minutos.

Pegamos uma pelota de zamac e colocamos sobre o orifício em forma de funil no múlfulo e continuamos dando calor até que o material derreta. Damos ainda mais calor em volta do múlfulo e quando notamos que sua coloração muda ao receber o fogo direto é sinal que a caloria desejada foi obtida. (A prática vai ensinar o modelista a obter conhecimento sobre o calor correto que deve ser aplicado.)

Devemos tomar cuidado para não super-aquecer o material. Caso isso aconteça, ele borbulhará, dando sinal que o calor foi excessivo. Retiramos o fogo, tapamos a lata, por medida de segurança, e tomando-a pelo cabo giramos umas 4 ou 5 voltas (Foto 26). Este movimento, como já foi dito, é o mais importante no processo de fundição; sem ele o material não penetra no molde.

Ao retirarmos o múlfulo da lata, devemos depositá-lo num lugar bem nivelado, pois o material ainda se encontra derretido, evitando distorções internas da roda. Deixamos esfriar no ar.

Podemos dar um pré-aquecimento no múlfulo colocando-o no fogão, sobre uma chapa de folha de flandres (Foto 31). Isso é aconselhável para extrair bem a umidade.

Trabalhando com o múlfulo aberto (o segundo processo), devemos obrigatoriamente dar pré-aquecimento no fogão. Isso encurtará o aquecimento com o maçarico, elimina a umidade lentamente, o que é aconselhável, e nos dá a oportunidade de verificar falhas no molde aquecido.

Eu divido o pré-aquecimento em duas etapas. Inicialmente, com o fogo no ponto II do fogão, para eliminar a umidade, sem um impacto mais violento da caloria, que às vezes é prejudicial (por uns 20 minutos), depois aumento para o ponto I por mais uns 10 minutos.

Obviamente, devemos fechar o múlfulo para processar a fundição. Eu não uso tenazes ou alicates para segurar o múlfulo enquanto aparafuso as duas partes. Protejo a mão com uma luva industrial, mais

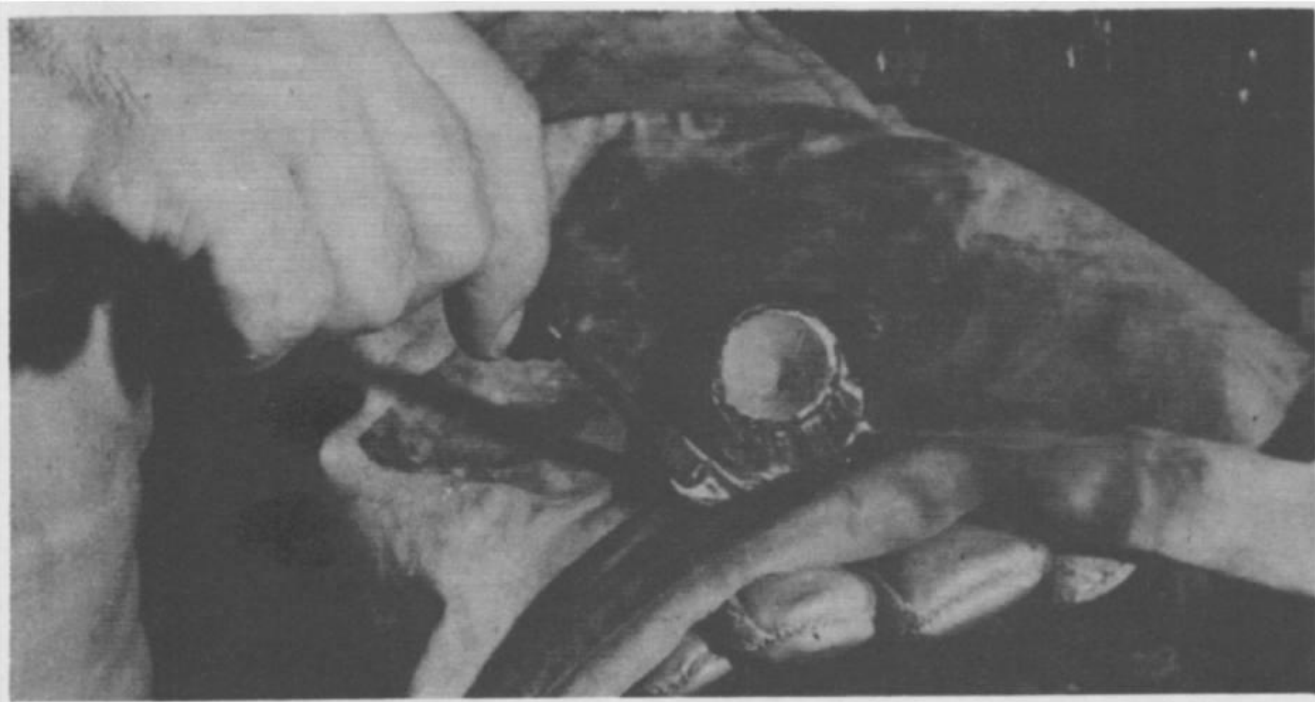



Foto 32 - Segurando o múlfulo com luva industrial e um pano grosso, para aparafusar as duas partes

um pano grosso dobrado (Foto 32). Ao usarmos tenazes, alicates ou outra ferramenta, se não forem feitas para este fim, correremos o risco de sofrer queimaduras, além de demorarmos mais na operação, pois o múlfulo certamente escapará sob pressão.

A inconveniência do múlfulo aberto, como já foi dito, é que algumas vezes as partes não se casam devidamente e o material, ao ser derretido, pode vazar por pequenas fendas. Caso isso aconteça, o canal de acesso ficará vazio e o material depositado no fundo da lata. Podemos ainda aproveitar o molde, providenciando imediatamente nova fundição. Com o auxílio de uma pinça, retiramos a borra que permaneceu no canal de fundição, tomamos outra pelota de zamac e procedemos à nova fundição.

Depois do múlfulo centrifugado, retiramos da lata, colocando-o em local nivelado e deixando-o esfriar no ar, normalmente. Nunca esfrie o múlfulo mergulhando ou esborrifando água.

Quando a caloria que empregamos tenha sido adequada, o zamac, depois de fundido, se apresentará branco e brilhante. Se excedermos na caloria, mesmo dentro de uma certa tolerância, o material irá escurecer, dando mostra de que foi super-aquecido, ou queimado.

Esfriado o múlfulo, retiramos a roda quebrando o gesso e vamos verificar se nos saímos bem, depois de todo trabalho de preparação. Caso não tenhamos alcançado o sucesso desejado, não devemos desanimar. Prossequimos em frente até que consigamos nosso objetivo. Afinal, modelista -- entendo eu -- antes de tudo deve ser possuidor de uma grande dose de paciência e perseverança.

*NR: Na próxima edição, o acabamento das rodas através do torneamento.*

# BAZAR

FRATESCHI - Os modelistas que se orientam exclusivamente através do Informativo Frateschi já sabem, desde o número 40, que novos clubes estão surgindo no País e que a SMFB edita um boletim mensal de 16 páginas, disponível por assinaturas.

Merece todo respeito a atitude do pioneiro fabricante nacional, oferecendo a seus leitores uma orientação que poderá interessá-los, mesmo ao custo de divulgar uma publicação que, aqui e ali, tece críticas a produtos Frateschi.

Esse é um exemplo de correção com o leitor.
Poucas empresas nacionais fariam isso.

ESPORTE MODELISMO - Uma reportagem histórica sobre a Mogiana, com a lista de suas antigas locomotivas, matéria sobre a Alco FA-1 (modelo e protótipo) e uma série de dicas técnicas são apenas uma parte do que os companheiros da Sociedade Brasileira de Ferreomodelismo (SBF) pretendem divulgar na Esporte Modelismo, já a partir do número 29.

Entendimentos entre a EM e a SBF para incrementar a seção ferreo da revista já foram realizados em reunião no Ibirapuera e o companheiro Luiz Carlos Belloto convoca os modelistas ferroviários de todo o País para formarem uma rede de correspondentes e colaboradores, a fim de que esse espaço possa ser ocupado com notícias de todos os Estados e matérias de interesse real dos modelistas.

MATERIAL - Pinheiros, carvalhos, álamos, eucaliptos e outros tipos de árvores HO de 5 a 12 cm de altura fazem parte da linha de artigos de decoração que o modelista já pode encontrar na Rio Grande Mo-

delismo. As árvores podem ser encontradas com pés ou sem pés (para espetar no isopor), em verde escuro, verde claro ou floridas. Na escala N, está disponível, por enquanto, apenas um tipo de árvore.

Mas são as pontes de madeira em treliça feitas artesanalmente pelo sr. Franz, nas escalas Z, N e HO, que mais impressionam, pela qualidade do trabalho e pela perfeição dos detalhes, reproduzindo fielmente protótipos europeus, norte-americanos e até asiáticos, como a ponte do rio Kwai.

Paredes de tijolos pequenos e grandes e telhados de vários tipos são encontrados também em vermelho, marrom, laranja, branco e alumínio,em folhas de 35 x 135 milímetros.

## SOCORRO

---

"Adquiri um modelo 8x8 e depois de algumas voltas o seu desempenho caiu sensivelmente: baixa velocidade, só arrancava empurrando. Depois de examinar a parte mecânica (estava ok), fui para a parte elétrica e o problema estava realmente ali. O eixo do rotor estava com muita folga no sentido longitudinal e, quando começava a girar, o coletor ficava só com uma pequena parte em contato com as escovas. A solução foi fazer uma luva com um pedaço de carga de caneta Bic e colocá-la no eixo entre o mancal do motor e o flange do cardã" (Milton de O. Macedo, Joinville - SC).

"Sobre a pintura das locomotivas da ex-EF Araraquara (CO 17), há uma pequena incorreção: no lugar do vermelho, é grená; e no lugar de laranja, é vermelho alaranjado; o resto está certo. A cor grená, tiramos do clube Associação Ferroviária de Esportes (grená e branco), de Araraquara. Inclusive, o símbolo do clube é o mesmo da ferrovia, com as letras trocadas (clube: AFE; ferrovia: EFA), dentro de um oval com letras brancas. Os vagões de carga eram cinza com o oval em letras brancas. Os carros de passageiros, branco embaixo e grená acima das janelas, com o nome da ferrovia abaixo das janelas em letras enormes, cobrindo todo o carro na cor grená sobre o branco -- exceto os vagões inox Mafersa, alumínio com letras pretas" (Joel Gomes Pires, São Paulo - SP).

"Sem dúvida o sistema 8x8 é excelente e não fica devendo nada aos importados. A única ressalva é exatamente ao perfil das rodas. Não cabe aqui discutir os motivos que levaram a Frateschi a produzir as rodas de tal forma. Como não me parece fácil tornear as rodas Frateschi, pois poucos possuem torno de precisão, como é o meu caso, optei por substituir as rodas originais por rodas extraídas de uma locomotiva diesel Athearn. O perfil é bem mais convincente, a condutibilidade excelente devido ao material. O encaixe do eixo é exato e apenas em uma ou duas rodas foi preciso aplicar um pingo de cola. Devido à largura desigual, o modelista mais exigente quanto à bitola rigorosamente na medida deve usar uma fina arruela de qualquer material, no lado do encosto da nova roda no eixo. Após a modificação feita na primeira 8x8 que adquiri, optei por encomendar uma quantidade suficiente de rodas junto a uma loja americana. No caso da U-20C, o resultado foi ainda mais compensador, devido à facilidade de operação da locomotiva nos AMVs (desvios)" (Nilson Rodrigues, São Paulo - SP).

"Atualmente residindo no Paraná, tenho dedicado especial atenção à EF Paranaguá-Curitiba, cujo museu ajudei a organizar na antiga Estação de Curitiba. Desse modo, tenho um grande número de informações quanto à construção e operação dessa ferrovia nos últimos 100 anos, que coloco à disposição daqueles que tenham interesse na mesma para reproduzi-la ou apenas para estudá-la. Devido à facilidade que tinha em viajar, principalmente para Europa e Estados Unidos, colecionei muitos livros, discos e fitas referentes à operação de inúmeras ferrovias, tanto no Brasil como no exterior, que também coloco à disposição de todos os companheiros que entrem em contato, pessoalmente ou pelo correio" (Raphael R. L. Santos, R. Reinaldino S. de Quadros 333 - Alto da XV - 80.050 - Curitiba - PR).

"Gostaria de conseguir plantas de locomotivas, vagões e carros de passageiros da antiga Leopoldina, pois além de modelista sou também maquetista, possuindo alguns modelos de vagões da RFFSA feitos por mim através de plantas da RFFSA e Fepasa" (Carlos Bastos, R. Brasília Roschel Gottzfritz 203 Cep 04.809 -São Paulo - SP).

"Tenho um sinal de cruzamento em nível de rua com estrada de ferro, que usa duas lâmpadas incandescentes colocadas lado a lado. Procuro um circuito eletrônico que permita fazer com que essas duas lâmpadas fiquem acendendo e apagando alternadamente isto é, quando uma acende a outra apaga, durante a passagem do trem. E se possível, a ligação do circuito com a linha para que o sinal funcione automaticamente com a aproximação e após o trem ter passado pela rua, usando a saída de 16 V CA do transformador Frateschi, e se necessario, trocando as lâmpadas por LEDs" (Kelso Medici, R. Cel. Madeira, 68 ap. 62 - 12.245 - São José dos Campos - SP).

DESEJO - Adquirir uma locomotiva F-7 Santa Fe e os carros Atma da Union Pacific. Carlos Alberto Rigo, R. Cel. Niederauer, 1626 - 97.015 - Santa Maria - RS, ou tel. (055) 221-2369.

CONSERTO - Fontes CC para escala HO. Os interessados escrevam para Sr. Almeida, R. Calama 266, Guadalupe - 21.660 - Rio de Janeiro - RJ. Aceito trafos queimados para conserto. Se alguém tiver sobrando e quiser enviar, eu agradeço.

FRATESCHI

## CONFIRA

---

NOSSA ESTRADA - Após uma ausência de vários anos, a Associação dos Engenheiros da Fepasa voltou a publicar a revista, com os números 519/520 e 521/522, ainda com poucas fotos, mas boas matérias. O endereço para assinaturas é Praça Julio Prestes 148 telefone (011) 222-2296.

TREM BALA - O Ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, garantiu a O Estado de São Paulo (27/9/86) que até o final de 1987 estará funcionando um trem capaz de fazer em 4 horas o trajeto de 474 km entre Rio e São Paulo, sem necessidade de reformar a linha. Cá entre nós: a linha tem rampa máxima de 2,5% e raio mínimo de... 180 metros.

TRIGO E SOJA - A integração hidrovia/ferrovia já é feita em Panorama, oeste paulista, onde o trigo trazido em barcaças é sugado por máquinas e carregado em vagões e levado para Jundiaí. O esquema completo e os planos de novos terminais hidro/ferroviários da Fepasa estão na Revista Ferroviária de abril, ano 47, número 4.

AMERICANAS - As falências, fusões e incorporações de ferrovias nos EUA após o sinal verde do Governo americano estão na RF de junho, ano 47, número 6. Leitura indispensável para quem ainda prefere copiar os protótipos de lá.

## CATALOGO 87

---

Produtos e revendedores nacionais de modelismo ferroviário, clubes, trens turísticos e de passageiros, museus, revistas e livros sobre ferrovias -- são algumas seções do Catálogo CENTRO-OESTE 87, que lançaremos experimentalmente a 01 de dezembro.

Sabemos que haverá lacunas e informações inexatas, pois é difícil obter confirmação / correção por carta, no Brasil.

Decidimos lançá-lo porque só assim poderemos fazer algo realmente bom daqui a 12 meses, diante das críticas, sugestões, correções que virão.

Vamos limitá-lo este ano a 20 páginas em xerox ao preço de Cz$ 20,00 por exemplar.

ETIQUETA - Confira e guarde a etiqueta de endereçamento com que recebe o CO, mandando-a junto com o pedido de assinatura, renovação, alteração ou correção. Junto a seu número de cadastro, consta a sua situação. Por exemplo:

0000/MOD - Cortesia aos recém-conhecidos.
0000/SOC - Exemplar de sócio da SMFB.
0000/13 - Assinatura iniciada no CO 13 e encerrada com o CO 18. A renovação será automaticamente 0000/19.
0000/14 - Iniciada no CO 14, acaba no 19.

ASSINATURAS - Não é preciso ser sócio para assinar o CO. Xeroque, preencha e mande a ficha anexa para a Caixa Postal 07-0656 - 70.359 - Brasilia DF. Para os sócios, a Taxa Trimestral é de Cz$ 50,00 e vence a 01 de jan/abr/jul/out, recebendo gratuitamente o CENTRO-OESTE.

REMESSAS - Mande uma xerox do depósito feito à SMFB, C/C 62.997-9 Agência 484-7, feito em qualquer agência eletrônica Bradesco, para identificarmos a quem pertence. Alternativas: vale postal ou cheque cruzado e nominal à SMFB em carta registrada.

Assinatura do CENTRO-OESTE (6 edições) .. Cz$ 50,00
Numero avulso do 1 ao 7 (xerox) ......... Cz$ 5,00
Numero avulso do 8 ao 17 (cada) ......... Cz$ 5,00
Numero avulso do 18 em diante (cada)..... Cz$ 10,00
Material Atma - Peças e montagem (xerox) Cz$ 10,00
Fepasa/Paulista - Lista de locomotivas .. Cz$ 9,00
Catálogo CENTRO-OESTE 87 .................Cz$ 20,00

---

**QUERO ( .... ) SER SOCIO DA SMFB ( .... ) ASSINAR O CENTRO-OESTE POR 6 EDICOES**

**NOME.................................................. NASCIMENTO...... / ...... / ......**

**ENDERECO.................................................. BAIRRO..................**

**CEP.............. CIDADE.................................. ESTADO.......... FONE..........**

**DATA APROXIMADA DE ENTRADA NO HOBBY.............................. ESCALAS..................**

**TEM MAQUETE?.................. JA TEVE?.................. DIMENSOES GERAIS..................**

**MATERIAL NACIONAL (MARCAS)..................................................**

**MATERIAL IMPORTADO (MARCAS)..................................................**

**LOJAS ONDE ADQUIRE MATERIAL..................................................**

**DATA E ASSINATURA**

---